

1923. EL DARRER INTENT PER FER NAVEGABLE EL CANAL D'URGELL

per Esteve Mestre i Roigé i Ton Solé i Bonet

PRÒLEG. UN SOMNI DE LA BURGUESIA: FER EL CANAL D'URGELL NAVEGABLE.

ELS PROJECTES

Al Principat, durant segles, els seus habitants havien escoltat la història d'una terra que es trobava en unes planes de l'interior de Catalunya, on la gent vivia de manera miserable, sense aigua, però que quan els seus camps eren regats per l'aigua de la pluja, aquells camps donaven unes collites extraordinàries, tals que podien proveir de cereals gairebé tota Catalunya. Els negociants, els comerciants... tots els qui havien vist una d'aquestes collites, se'n feien creus de com en unes terres estèrils, on cada any ben just es collia el que s'hi sembrava, en condicions favorables donava 20 vegades o més el que s'hi havia sembrat...

I al costat d'aquestes terres hi passava el riu Segre i llegendes sorgides del passat explicaven com els súbdits de l'Al-Andalus havien aconseguit regar una part d'aquella plana, ara maleïda...

Per aquest motiu, els comerciants al llarg dels segles XVII, XVIII i principis del XIX, quan es plantejaven fer un canal que agafant l'aigua del riu Segre regués tota la Plana d'Urgell, tenien present un altre problema, com farien arribar aquelles collites extraordinàries als ports de Barcelona o de Tarragona tenint en compte que els camins i carreteres eren, en moltes èpoques de l'any, impracticables i plenes de perills... Per tant una solució era la construcció d'un canal navegable entre les planes d'Urgell i els ports de Tarragona o el de Tortosa.

Pere Ripoll, en el *Memorial de les utilitats més notables...* (1614), en el seu punt tercer indicava que “... *Perquè, com la mar, é o ports de Barcelona y Tarragona tan*

*solament distan del camp de Urgell, ço es, lo de Barcelona dos jornades, y lo de Tarragona una jornada, ab facilitat se podrian aportar dits manteniments als dits ports ab poch gasto, **majorment portantho per aygua**”*

Amb Joan Soler Faneca (1786-1790) es recupera la idea de la doble funció del canal, per a rec i navegable.

El projecte de Tomàs Soler i Ferrer de 1815 continuà mantenint el canal navegable i el de rec, al mateix temps.

Els ports que hauria de tenir el canal per reunir els vaixells o les barcases que hi navegarien i les platges de desembarcament serien:

- el primer port al costat de la serra d’Abella.
- el segon seria a la població de Ponts.
- el següent prop de la fonda d’Oriola, que també tindria una platja a l’entrada del túnel i una altra platja era a la sortida del túnel.
- una altra platja a les cases de Renant.
- una altra platja sota les Pallargues.
- una altra a Montroig, que era a prop d’Agramunt, i hauria de tenir dipòsits.
- una altra platja a La Figuerosa.
- El port principal del traçat estaria en el lloc que el canal es creués amb la carretera reial, prop de Tàrrega.
- seguien unes platges situades a prop de Verdú i prop de Sant Martí de Maldà.
- un petit port prop d’Arbeca i unes platges a Les Borges i una altra entre Artesa de Lleida i Puigverd i finalment un port prop de la connexió entre el Canal i el riu Segre.

Tots els ports i platges havien de tenir hostals còmodes pel descans dels transeünts i pel canvi de cavalleries destinades a la navegació. O sigui que les barcases que hi naveguessin serien arrossegades per les cavalleries...

Amb Antoni Celles (1825) s’abandonaria el projecte del Canal navegable.

Quan Manel Girona començà a tenir un projecte de país i pensà en fer el definitiu Canal d’Urgell, pensà que la manera de traure la producció de l’Urgell no seria a través d’un canal navegable, sinó mitjançant el ferrocarril que construirà entre Barcelona i Saragossa, passant per Manresa, Cervera, Tàrrega, Mollerussa, Lleida i Binefar.

Construirà a Mollerussa l’estatge social del Canal, on també hi construirà els dipòsits per comercialitzar els productes del novè.

EL CANAL D'URGELL: UN CANAL COMERCIAL.

Un cop el Canal entrà en funcionament, la Societat Canal d'Urgell intenta explotar-ne totes les possibilitats, així que a part de facilitar a la pagesia aigua des de l'octubre al mes de maig de manera regular, cobrava cànon de salts d'aigua per fer llum, per l'aigua que cedia als molins de cereals, d'oli... i també transportava a través de l'aigua del canal, la fusta d'arbres, per deixar-la on convenia a les empreses serradores o papereres com La Forestal, que tenien "platges per desembarcar fusta a Les Borges Blanques o a Mollerussa".

És dins d'aquest context que l'any 1923, quan encara el medi majoritari per transportar els productes del camp era el carro, el director de la Societat, Carlos Valmaña, pensa que fer-ho a través del Canal podria abaratir el seu transport i la societat treure'n importants beneficis...

Aquí us expliquem l'intent fallit de 1923.

LA SITUACIÓ DEL TRANSPORT DE MERCADERIES A L'INICI DEL SEGLE XX

EL TREN

A principis del segle XX, el volum de mercaderies destinades al mercat interior tingué un augment molt important i el ferrocarril es convertí en el mitjà de transport més utilitzat, molt per davant dels vehicles que utilitzaven carreteres i camins per fer arribar els productes al seu destí.

En els anys de 1872 a 1874, la línia de Tarragona-Barcelona-França transportà unes 200.000 tones de mercaderies mentre que en la dècada de 1920 a 1930 en traslladà uns tres milions.

La línia Barcelona-Saragossa, construïda per la Societat dels Germans Girona, en el període de 1872 a 1874 transportà unes 267.000 tones de mercaderies, de 1892 a 1894 unes 678.000 i de 1920 a 1924 en portà uns dos milions i mig de tones.¹

EL TRANSPORT A LA PLANA DE LLEIDA

La logística de transport de les comarques de Lleida per enviar i rebre mercaderies es limitava a la línia de ferrocarril que anava de Barcelona a Saragossa i la carretera nacional II de Madrid a Barcelona. La zona que ens ocupa, l'àrea d'influència del Canal d'Urgell, solament disposava d'una empresa que carretejava mercaderies, "*En cuanto a las Agencias, solamente funciona una entre Tárrega, Agramunt y alta Montaña, pero no para productos agrícolas. Transporta solamente muebles, víveres y otros similares*".²

1) J.M. SALRACH, (Coordinador). *Historia dels Països Catalans*. Editat per la Fundació Catalana per a la Recerca i la Innovació. Barcelona, 2006 [1980].

2) ACPU. Societat Canal d'Urgell S.A. Ref 1-24-276

La resta de pobles havien de fer circular les mercaderies amb els carros però tenia els inconvenients de la lentitud i el seu elevat cost, tal i com li comunicava Bartomeu Lluch, cap d'exploració de les oficines de la S.A. Canal de Urgel a Mollerussa a Carlos Valmaña, director de la Societat, que vivia a Barcelona: *"... muchas mercancías que ahora resulta imposible enviarlas a la capital por la carestía del transporte..."*.³

1923. UN ESTUDI PER TRANSPORTAR MERCADERIES PEL CANAL D'URGELL.

El negoci del transport de mercaderies del primer quart del segle XX interessà els dirigents de la Sociedad Anònima Canal de Urgel i es plantejaren la possibilitat d'aprofitar l'experiència que tenien en fer circular troncs per la llera del canal i complementar els ingressos amb el desplaçament de mercaderies.

El canal passava per poblacions allunyades de la logística de transport existent en aquell moment i en altres països s'havia experimentant amb èxit utilitzar l'aigua dels rius i canals com a via de comunicació. Carlos Valmaña, l'any 1923, coordinà un estudi per comprovar la viabilitat de fer el canal d'Urgell navegable i mitjançant barcasses dedicar-se al transport de mercaderies. S'encarregà a Bartomeu Lluch la recollida de tot tipus d'informació i molt especialment un informe de les obres necessàries per convertir el canal en navegable.

La correspondència que mantingueren l'any 1923 Bartomeu Lluch, i Carles Valmaña és un relat de les variables que es van recollir per analitzar i valorar les possibilitats d'augmentar la rendibilitat de la concessió de l'aigua del Canal d'Urgell.

El projecte tenia diferents línies d'estudi:

- a) el cost de les obres a fer en tot el recorregut del Canal per poder circular barcasses,
- b) el cost del personal necessari,
- c) possibles poblacions usuàries del transport,
- d) quantitat de mercaderies a transportar i
- e) marges comercials que es podrien obtenir.

El projecte de fer el canal navegable dividí el seu recorregut en tres trams: des de la Presa de Ponts fins a Agramunt, des d'Agramunt fins al Km 79 a Anglesola i des d'Anglesola a Borges Blanques.

3) ACPU. Societat Canal d'Urgel S.A. Ref 1-24-276. Carta de 27 d'octubre de 1923.

Els estudis i consideracions se centraren en el tram segon, deixant el primer i el tercer per més endavant, tot i les previsions sobre del tram de Ponts a Artesa de Segre.

Diàriament, de Ponts cap a Lleida es portaria les quatre tones de mercaderies i les tres d'Artesa de Segre que circulaven fins a la data i estaven convençuts que les cinc tones aproximades que es traslladaven de la Conca de Tremp cap a Lleida, passant per Terradets, també les farien arribar a Artesa de Segre per continuar el transport pel Canal, amb l'argument que el preu seria més competitiu del que era en aquell moment.

OBRES I PRESSUPOSTOS

Les obres per deixar passar les barques se centraven en els ponts, túnels i aqüeductes, és a dir en obres de mamposteria i arreglar camins i accessos. Es volia construir barques a mida per no modificar la llera, tot deixant la profunditat i l'amplada tal i com estava.

Canal de Aragón
Establecimiento por vía fluvial entre la Presa y Agramunt.
Presupuesto aproximado de los trabajos necesarios para la explotación del canal por medio de barcazas, con ampliado de barcazas y muelles por embarcación.

CANTIDAD	EXPRESIÓN	PRECIO UNITARIO	IMPORTE			
			Presup.	Presup.	Presup.	Total
— Obras nuevas —						
5	muelle uno en la Presa y otro en cada una de las bocanillas en el salto a 24. muelles que sirven a la embarcación para embarcar en todo el largo del camino la demarcación de Aragón	10.000		50.000		
1				15.000		
3.000		10.000		30.000		115.000,00
— Obras a reformar —						
2	puente y 2 puentes a levantas el balsa para agramunt, en la Cancheta de la Presa a Puigpósada y los de la Cancheta de Artesa de Segre a Montblanc, con arreglo al tipo de altura por haberse establecido con arreglo de la excavación de la carretera.	500		1.000		
1				10.000		
1	Puerto a Gramunt, el del camino del Canal, el del Canal, a cada uno de los puertos en base rotativa.			10.000		
				10.000		100.000,00
			Total			215.000,00

Presupuesto de las obras a fer entre la Presa i Agramunt. Font: ACPU

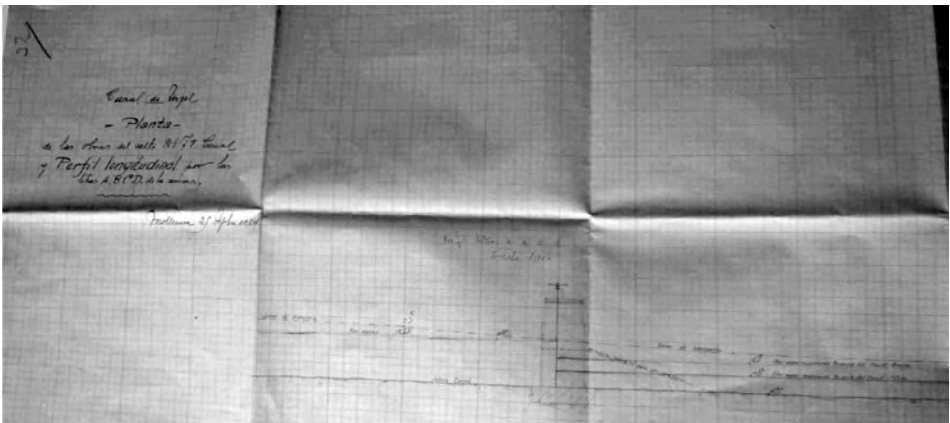
Presupost de les obres a fer entre la Presa i Agramunt. Font: ACPU

PRESSUPOST PRIMER TRAM: ENTRE LA PRESA I AGRAMUNT.

Aquest tram és el que tenia el pressupost més alt, des del Km 0 al 252, passat el túnel de Montclar, hi ha sis túnels, nou ponts i l'aqüeducte del Cenill i a tot s'hi havia de fer obres. Solament reformar els 13 ponts existents en el primer tram es pressupostà en 54.000 pessetes

PRESSUPOST DEL SEGON TRAM: AGRAMUNT A ANGLESOLA.

El segon tram fou el més analitzat perquè el pressupost de les obres era més baix que el primer i previsiblement havia de ser el més rentable, però plantejava un dubte important: fer el moll de descarrega en el salt del Km 79, al terme d'Anglesola o construir una resclosa i apropar el moll a l'estació de tren. El salt que hi havia no permetia el pas de les barques, tot i tenir una rampa per on baixaven els troncs procedents de la muntanya.



Perfil del salt 1 situat al Km 79. Font: ACPU

Construir el moll en aquest salt augmentava en 4 Km el transport amb carro per un camí en molt mal estat. Bartomeu Lluch presentà un estudi per escurçar aquest trajecte a 2 Km i abaratir-lo entre una i una cinquanta pessetes per tona. Però s'havia d'arreglar algun tram del nou camí i expropiar una finca d'un particular amb un cost estimat de 19.000 pessetes.

1.700 metres d'explanació i la grava	17.000 pessetes
950 m ² de terreny a expropiar a 1 pesseta	950 pessetes
Imprevistos	1.050 pessetes ⁴

4) ACPU. Societat Canal d'Urgell S.A. Ref 1-24-276. Carta de 4 d'agost de 1923.



Pont sobre el canal d'Urgell al terme d'Anglesola (Font: Wikipedia).

Considerava que la millor solució era fer una resclosa al salt d'aigua i fer el vuitè moll a l'encreuament del canal amb la carretera de Madrid a França. Des d'aquí l'estació de tren d'Anglesola quedava relativament a prop.

En la carta de 15 de juliol, adreçada per Bartomeu Lluç a Carlos Valmaña, exposa que la resclosa que s'hauria de construir en el salt del Km 79, tindria un cost d'unes 15.000 o 20.000 pessetes i el transport en carro fins a l'estació de tren solament costaria unes 0,84 pessetes per tona.

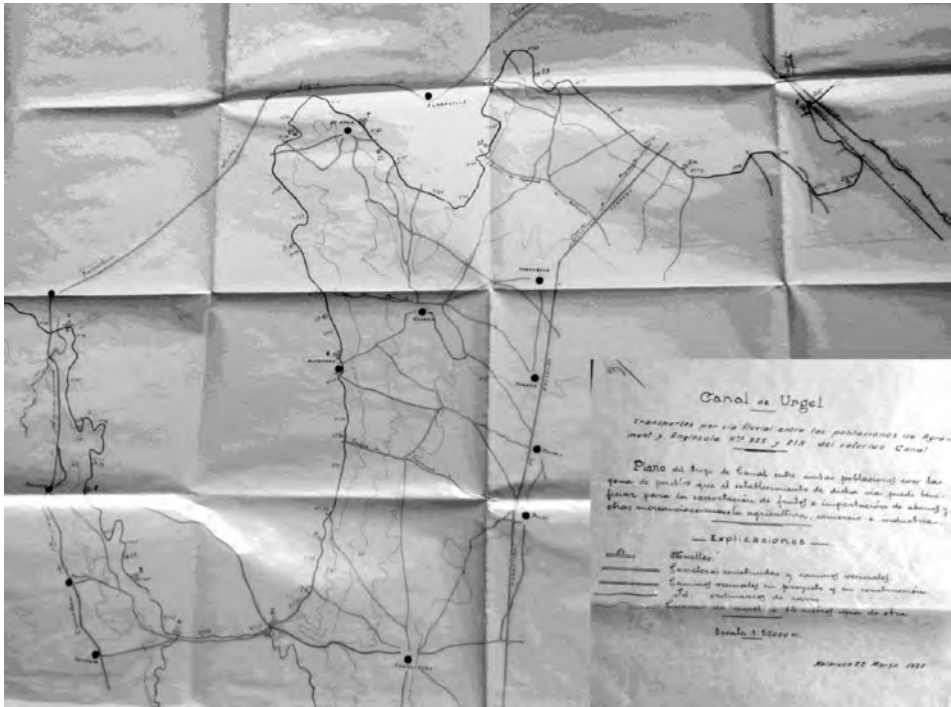
A més, si en el futur es volia transportar mercaderies pel tercer tram, una vegada fet aquest moll es podria arribar fins a les Borges Blanques i mitjançant el ferrocarril fer-les arribar a Reus o Tarragona.

PRESSUPOST TERCER TRAM

El projecte de les obres a fer al canal des del Km 79 fins a Borges Blanques, el tercer tram, es va deixar per quan la Societat ho considerés oportú i les necessitats del tràfic ho requerissin, sempre atenent a la premissa d'assegurar el màxim rendiment econòmic.

L'ESTUDI DEL SEGON TRAM. AGRAMUNT-ANGLESOLA

La direcció de la Societat considerà que s'havia de començar les obres pel segon tram, donat que era la zona amb més possibilitats de negoci, on hi havia més concentració d'habitants i unes estacions de ferrocarril (Anglesola i Tàrrrega) a les quals es podia arribar amb relativa facilitat.



Plànol del tram del Canal d'Urgell comprès entre Agramunt i Anglesola (Font: ACPU).

Per posar en funcionament aquest tram es proposava construir set molls de càrrega i descàrrega prop dels pobles que potencialment enviarien i rebrien les mercaderies utilitzant el canal i un vuitè moll en el Km 79, a l'encreuament del Canal amb la carretera de Madrid a Barcelona. Aquest darrer serviria per enllaçar amb el ferrocarril, per la seva proximitat a l'estació d'Anglesola.

Cada moll seria punt de recepció i distribució dels pobles:

Alta muntanya, Mafet i Agramunt

Preixens

Pradell

Ventoses, Butsènit i Montgai

Castellserà i Masies

Almenara, La Guàrdia i Masies

Santa Maria i Claravalls

No es contemplava els pobles de Boldú, Tarrós, La Fuliola i Tornabous perquè estan a peu de carretera i era difícil que portessin les mercaderies al canal donat que la distància era considerable i els camins estaven poc més que intransitables.

CUADRO				
Muelles	Descendente	Ascendente	Precio medio a que actualmente se paga el transporte por tonelada hasta Tarrega	Importe que representa el transporte a los indicados precios
1	11	15	14	354
2	3	1	16	64
3	3	2	16	80
4	7	2	16	144
5	7	5	14	168
6	3	3	13	72
7	3	2	10	50
	37	30		942

Quadre 1. Relació de tones a transportar de cada moll. Carta de 6 d'abril de 1923 (Font: ACPU).

El Sr Lluch aconsellava que els molls es construïssin al peu de les “casilles” dels Guardes i d'aquesta manera estarien sobradament vigilats.

POBLACIONS, DISTÀNCIES I MERCADERIES

El nombre d'habitants dels pobles que previsiblement utilitzarien el Canal per transportar productes agrícoles eren:

Agramunt	2.528	Castellserà	1.525
Mafet	192	Almenara	30
Puigvert d'Agramunt . . .	534	Sta. M. Montmagastrell. . .	125
Preixans	516	Claravalls	616
Pradell d'Agramunt. . . .	244	Boldú	180
Ventosas	504	Fuliola	1.044
Butsènit	551	Tarròs	280
Montgai	800	Tornabous	580

Es preveia que diàriament es carregarien 37 tones de mercaderies canal avall i 30 tones canal amunt. Aplicant els preus mitjos es podia recaptar unes 942 pessetes.

La Societat tenia com a referent de preus les tarifes de les companyies ferroviàries. Des de la secció d'explotació de Mollerussa es considerava que de les 37 tones que transportarien canal avall, unes 25 serien de palla i alfals i les 12 restant de mercaderies de la muntanya i per mantenir la rendibilitat del negoci es proposava posar dos preus: un per les mercaderies que pesen poc i ocupen molt volum i un altre per la resta, encara que no era la política de preus del tren.

BENEFICIS DE LA SOCIETAT

L'import total de les despeses diàries sumaria 274 pessetes i aplicant els preus mitjos del transport que es feien pagar, la Societat recaptaria 942 pessetes, el que suposaria un benefici diari de 668 pessetes.

El Sr. Lluch considerava que es podien reduir les taxes un 40%, es recaptaria 570 pessetes i encara quedaria uns beneficis nets de 296 pessetes cada dia.

Al mes de maig van fer arribar al Sr. Lluch la proposta de posar les taxes per transport a 12 cèntims per tona i Km. El trajecte d'Agramunt a Anglesola costaria 5,28 pessetes per tona, quantitat molt inferior a les 9 pessetes que havia pres com a referència en el seu primer estudi dels beneficis, comunicat per carta de 6 d'abril passat.

A 5,28 pessetes/tona com a preu únic per transportar mercaderies canal amunt o canal avall, suposaria una recaptació de 353,76 pessetes; atenent a les 274 pessetes de despeses, el benefici es reduiria a unes 80 pessetes diàries, quantitat considerada insuficient per la rendibilitat del negoci.

LES BARCASSES

Les obres pressupostades eren per fer circular barcasses de 3 x 15 x 1,2 m. Aquestes mides permetien passar dues a l'hora i no tenir problemes amb el nivell de l'aigua. El volum de mercaderies a tragar previsiblement es podria fer amb quatre barcasses. Cada una amb dos peons per portar-les i per la càrrega i descàrrega. En total es necessitarien vuit peons, més el quatre necessaris al moll 8 per posar les mercaderies al vagó d'Anglesola

Bartomeu Lluch informava dels avantatges de tenir les barcasses dotades de motor de benzina. El transport seria més ràpid que si es deixava a la velocitat de l'aigua baixant o a la de la cavalleria que arrossegaria per la pujada.

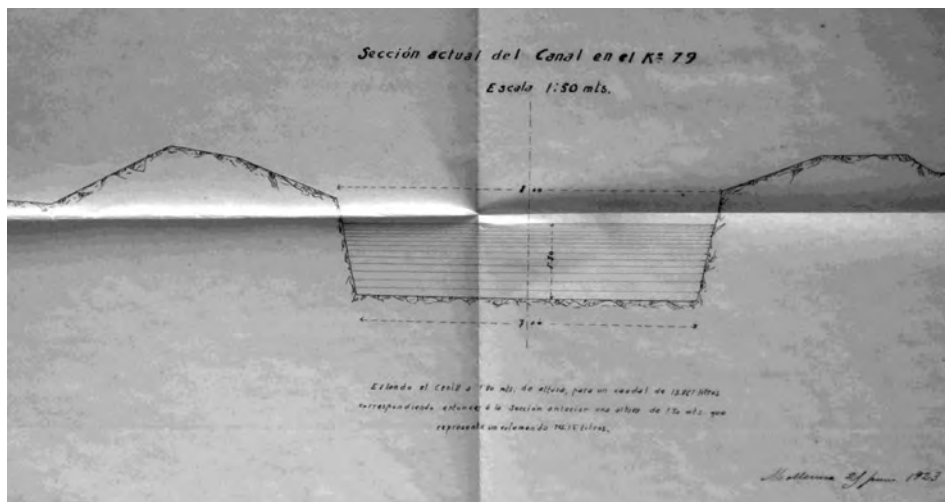
A més, en el cas d'arrossegar les barcasses amb cavalls s'haurien de tallar tots els arbres de la part interior del canal, aplanar la trinxera que hi ha abans d'arribar al terraplè de Castellserà i desfer el de Foix per fer-hi una banqueta prou ampla per passar les cavalleries.

Les barcasses amb motor suposarien un avenç quantitatiu molt gran. Comparant la velocitat mitja dels carros per carretera era de 0,85 m./s, és a dir en 15 minuts feien uns 850 m amb que les barcasses amb el motor podrien anar a una velocitat de 3m/s –i la mateixa distància la podien fer en uns 5 minuts–, diàriament podrien fer un viatge d'anada i tornada amb 10 tones de mercaderies, per tant les quatre barcasses portarien en un dia totes les mercaderies que se suposava que hi hauria entre tots els molls. El cost que li suposaria a la Societat seria:

- 72 pessetes per 12 jornals de peó. A 6 pessetes el jornal
- 56 “ per 4 jornals de carro. A 14 pessetes el jornal
- 70 “ per 100 litres de benzina. A 0,70 pessetes
- 36 “ interès del capital. El 6% de 217.200 pessetes del pressupost
- 10 “ d'amortitzacions
- 30 “ de Direcció i imprevistos⁵

5) ACPU. Societat Canal d'Urgell S.A. Ref 1-24-276. Carta de 6 d'abril de 1923.

Carlos Valmaña considerava que s'havia de fer un estudi amb més profunditat i obtenir dades fiables dels països on funcionava aquest tipus de transport i el President de la Societat, Joan Maluquer, mantenia la possibilitat de fer circular les barcasses amb cavalls tot i que els beneficis es reduïrien considerablement perquè en un dia solament es podria fer un viatge d'anada o de tornada.



Perfil de l'aqüeducte del Cenill (Font: ACPU).

EL NIVELL DE L'AIGUA

Carlos Valmaña manà a Bartolomé Lluch que investigués quin cabdal d'aigua hauria de baixar pel canal per poder-hi circular barcasses de 3 x 15 x 1,2 m. En èpoques normals, quan l'alçada de l'aigua que passava per l'aqüeducte del Cenill era de 1,80 m en el Km 79 l'alçada era de 1,50 m, suficient per navegar barcasses en tots els trajectes.

En la carta de 8 d'abril que Bartomeu Lluch féu arribar a Domingo Cardenal, advertia que els càlculs dels beneficis estaven fets sobre la base que sempre baixaria aigua pel Canal i les barcasses circularien sense interrupció. Ara bé, dos punts conflictius eren la quantitat de dies que el nivell de l'aigua estava per sota 1,50 m i quan s'havia de tancar el canal.

La realitat era que cada any es necessitaven de 25 a 30 dies per reparar i netejar la llera i les dades recollides per l'àrea d'explotació de la Societat constataren que a l'any 1922 hi va haver 101 dies que el nivell de l'aigua que passà per l'aqüeducte del Cenill estava per sota d'1,80 metres. Conseqüentment les mercaderies s'haurien de quedar en els molls durant uns dies, amb el malestar dels propietaris, o bé s'haurien de tragar amb carros o camions i en aquest cas minvarien els beneficis calculats.

Canal de Urgell

Número de días que durante los años 1918 a 1922 inclusive no ha llegado a pasar por el Cenill, por efectos de estiaje o filtración. 1,80 m. de altura de agua

Años	M E S E S												TOTAL
	Enero Nº	Febrero Nº	Marzo Nº	Abril Nº	Mayo Nº	Junio Nº	Julio Nº	Agosto Nº	Septiembre Nº	Octubre Nº	Noviembre Nº	Diciembre Nº	
1918	-	15	14	-	4	-	-	18	21	5	-	-	78
1919	-	12	14	"	1	-	1	13	13	-	-	-	53
1920	-	12	16	-	-	1	1	4	13	-	-	-	47
1921	-	11	16	-	1	8	4	10	-	5	-	-	56
1922	-	12	23	11	-	-	1	22	19	13	-	-	101

Molins de 2/1/1923

Estadística dels dies amb menys de 1,80 m d'alçada d'aigua a l'aqüeducte del Cenill (Font: ACPU).

Bartomeu Lluch opinava que aquestes interrupcions podrien ser la causa del fracàs del transport de mercaderies pel Canal d'Urgell.

INFORME DE CARLOS VALMAÑA I NARCISO AMIGO. NOVES PROPOSTES

Amb totes les dades recollides i els estudis pertinents fets, la direcció del Canal d'Urgell va demanar una valoració final per fer navegable el canal.

El 17 de desembre de 1923 Carlos Valmaña i l'enginyer extern a l'empresa, Narciso Amigó, presentaren un informe qualificant l'estudi de molt ben fet i per tant es centraven bàsicament en orientar la manera més adient de presentar la petició de concessió de navegació pel canal principal.

Consideraven que aigües avall, fins al salt núm. 1, Km 109,4 a dos kilòmetres de Borges Blanques, no hi havia cap obstacle de consideració per la navegació; però aigües amunt, fins a la presa de Ponts, el pas pels túnels era un problema difícil i delicat encara que no era inabordable. Amb tot, no podien aportar solucions perquè encara no havien pogut consultar les dades.

Econòmicament podia ser molt profitosa l'ampliació perquè els beneficis econòmics podien ser considerables sobretot amb el transport aigües amunt.

Les disposicions legals obligaven a demanar una concessió nova malgrat que es tingués concedida la gestió de l'aigua que circulava pel canal. La concessió per al transport de mercaderies a través del canal s'havia d'aprovar per Llei i les obres que s'haurien de fer als camins, ponts i aqüeductes havien de ser aprovades per l'Estat.

La normativa establí que la sol·licitud s'havia d'acompanyar del projecte corresponent i aquest havia de ser verídic i complert, contràriament el retornarien i es perdrien tots els drets adquirits. Els autors de l'informe defensaven la necessitat de presentar un projecte amb el màxim detall per demostrar que els regs, objecte principal de la concessió del Canal d'Urgell, no quedarien perjudicats en absolut com tampoc ho quedarien els encreuaments de les carreteres i barrancs que s'haurien de modificar

*“... queda plenamente sentado que la obligación oficial de presentar el proyecto de concesiones del canal de navegación con detalle suficiente para replantear y construir la obra, es lo suficiente clara, pues en otro caso, y más bajo este régimen, no expondríamos a que se devolviera el proyecto con los graves problemas que ello podría reportar...”*⁶

Si es volia obtenir la concessió per 99 anys – fins al 2012 - s'havia d'accedir a concurs públic, altrament aquesta concessió s'acabaria quan s'acabés la concessió de l'aigua del canal.

La Llei General d'Obres Públiques establí que per obtenir una concessió en concurs públic s'havien de complir les clàusules següents:

- 1) Dipositar entre un 3 i un 5 % del pressupost com a garantia de compliment
- 2) Els terminis d'inici i acabament de les obres
- 3) Les condicions que regularan l'ús de les obres
- 4) Els casos de caducitat i les seves conseqüències

En definitiva, el projecte de navegació pel Canal d'Urgell, d'acord amb la normativa vigent sobre concessió d'aprofitament d'aigües públiques, precisava presentar-se amb detall suficient per tal que l'administració pogués fer-se una idea exacta de les obres que caldria construir, especialment en els encreuaments amb els camins i barrancs.

Carlos Valmaña i Narciso Amigó consideraven que si s'intentava presentar un projecte solament amb les línies generals i sense detallar les obres, podria passar que en el moment del replanteig es considerés insuficient i el retornessin amb la pèrdua del dret de prioritat i, en el cas de presentar-se altres projectes *“cosa siempre posible y aún hecho solo con el propósito de molestar”*,⁷ es quedarien aquests amb la concessió. A més, posaven de manifest que una vegada descoberta la possibilitat de la navegabilitat del canal, el mateix Sindicat podria aprofitar la idea i demanar la concessió per a ells, pensant en el futur, quan la gestió del Canal fos responsabilitat seva.

De totes maneres, es presentés com es presentés, la concessió seria amb clàusules que limitarien la llibertat per la posta en funcionament del nou servei, tant

6) Informe de Domingo Cardenal i Narciso Amigó. ACPU. Fons Canal d'Urgell. Ref 1-24-276

7) Op. Citada.

en el temps de construcció de les obres com en l'organització del servei i taxes a aplicar. Els terminis de construcció no els preocupaven massa perquè sempre es podia demanar pròrrogues, tal i com es venia fent amb el Canal Auxiliar o en alguns salts del Segre, si bé tenien dubtes i ho consideraven una mica perillós donada la ideologia dels governants (“...*dada la constitución de los Ministerios...*”). Per resoldre la possible rebaixa dels preus a cobrar pel transport de mercaderies, sempre quedava el recurs de demanar l'aprovació de taxes superiors a les que realment es volien aplicar.

Per organitzar el servei, proposaven començar decidint quines obres feien primer en funció dels trams amb possibilitats de ser més rentables i posar taxes altes als productes que no convingui baixar o en els trams que no resulti convenient fer transport. En aquests dos punts segurament la Societat tindria més llibertat per decidir i l'Administració difícilment hi posaria cap inconvenient.

CONCLUSIONS

Per tot plegat els signats de l'informe proposen a la Junta el següent:

Sol·licitar a l'Administració la concessió de navegació pel Canal d'Urgell entre la Presa i el salt núm. 1 del canal principal per un període de 99 anys.

Que s'autoritzi els tècnics de la Societat per redactar el corresponent projecte, de manera que no hi hagués la possibilitat que fos declarat insuficient.

Que per facilitar la redacció del projecte es considerés dividir-lo en quatre trams: el primer comprés entre la Presa fins Artesa de Segre, Km 15; el segon del Km 15 fins Agramunt, Km 35; el tercer del Km 35 a la carretera de Madrid a la Jonquera, Km 80 i el quart des del Km 80 al salt núm. 1 del Km 110.

De tots els trams solament s'hauria de presentar en detall el tercer, donat que pel seu cost inferior, major rendiment i millor situació, hauria de ser el primer en construir.

Fer constar a la memòria que els altres trams s'anirien construint a mesura que el tràfic de mercaderies ho fes necessari.

EPÍLEG

Els esdeveniments de la dècada dels anys 20 del segle passat segurament van jugar un paper decisiu per deixar el projecte de transportar mercaderies utilitzant el canal d'Urgell en no res. El cop d'estat del 13 de setembre de 1923, liderat per Primo de Rivera, aportà al país un alt nivell d'incertesa, els dirigents de la Societat tenien dubtes sobre la manera com havien de sol·licitar la concessió de navegabilitat del canal.

12 - BELLPUIG.
Puente sobre el Canal de Urgel



Fototipia Thomas Barcelona (Axiu R. Miró)

Al 1926 es crea la Confederación Hidrográfica del Ebro – CHE – per controlar la gestió de l'aigua de la conca de l'Ebre i la S.A. Canal d'Urgell tingué un nou interlocutor.

Passats més de 60 anys del dia que baixà aigua per primera vegada pel Canal d'Urgell, encara hi havia una zona àmplia de camps que no es podien regar. El malestar era manifest, la Societat General de Regants i CHE feren mans i mànigues per cercar la resolució del problema i al 1929 s'iniciaren les obres de construcció del Canal Auxiliar.

A la fi, malgrat la recollida d'informació, l'estudi de les obres a executar i la valoració de les possibilitats de negoci, el projecte de convertir el canal Principal en navegable es quedà als arxius de les oficines de la Casa Canal i el somni del transport de mercaderies es quedà en això, un somni!

BIBLIOGRAFIA

- Jaume VILA. *Els Canals d'Urgell i la seva història*. Diputació de Lleida (Lleida, 1992).
- *Un projecte de construcció del Canal d'Urgell al segle XVII: La "memòria" de Pere Ripoll*. Edicions Palestra (Fondarella, 1987).
- Josep RENYER. *Història del canal d'Urgell (1346-1862)*. Edicions Palestra (Fondarella, 1990).
- Josep RENYER. *Un episodi poc conegut de la història del Canal d'Urgell: el projecte de Joan Soler Faneca (1786-1790)*. Edicions Palestra (Fondarella, 1990).
- Pere RIPOLL. *Memorial de les utilitats més notables... (1614)*. Edicions Palestra (Fondarella, 1993).
- Maria GARGANTÉ LLANES. "Les tribulacions d'un arquitecte setcentista: Joan Soler Faneca i el projecte del Canal d'Urgell". *Urtx*, núm. 22 (Tàrrrega, 2008), pàg. 241-290. [en línia:] <http://www.raco.cat/index.php/Urtx/article/view/169198/267073>
- Maria Antònia MARTÍ / Oriol JUNQUERAS. *Manel Girona, el Banc de Barcelona i el Canal d'Urgell*. Pagès Editors (Lleida, 2003).